

az MKpV „jogutódja”, a Délkeleti Államvasút további nyolc hasonló mozdonyt szerez be, melyeket a két előző beszámításával 31–40 pályaszámcsoporthoz sorolt (*Nagykőrös ... Tátra: Littrow 1B-31 jelzet*).

A Magyar Középponti Vasút a szabadságharc leverésének egyik következményeként megszűnt, s azt az osztrák állam, Délkeleti Államvasút néven saját kezelésébe vette, ahol is a „dél-keleti” előtag természetesen a magyar térségnek a monarchia egész területéhez viszonyított helyzetét fejezte ki.

A Délkeleti Államvasút az MKpV-től huszonnégy mozdonyt vett állagába, melyek közül az 1A1-jellegű *Béts* határozottan nagyobb sebességű vonatok vontatására volt alkalmas, az 1B-jellegű gépek mint vegyesvonati mozdonyok jöhettek számításba, a négy darab C-jellegű *Erős*-család pedig tehervonati rendeltetésű volt.

A Cs. K. Osztrák Délkeleti Államvasút (K. k. Österreichische Südöstliche Staatsbahn) vezetését *Köb Kajetán* vette át. Az „új” vasút rövid időszakokra kiterjedő működése során vonalaira új, nálunk korábban ismeretlen mozdonytípusok kerültek, kivétel nélkül valamennyi 1B-n2-jelleggel. Ezek ismertetését következő fejezetünk tárgyalja.

(folytatása következik)

Nagy Tamás

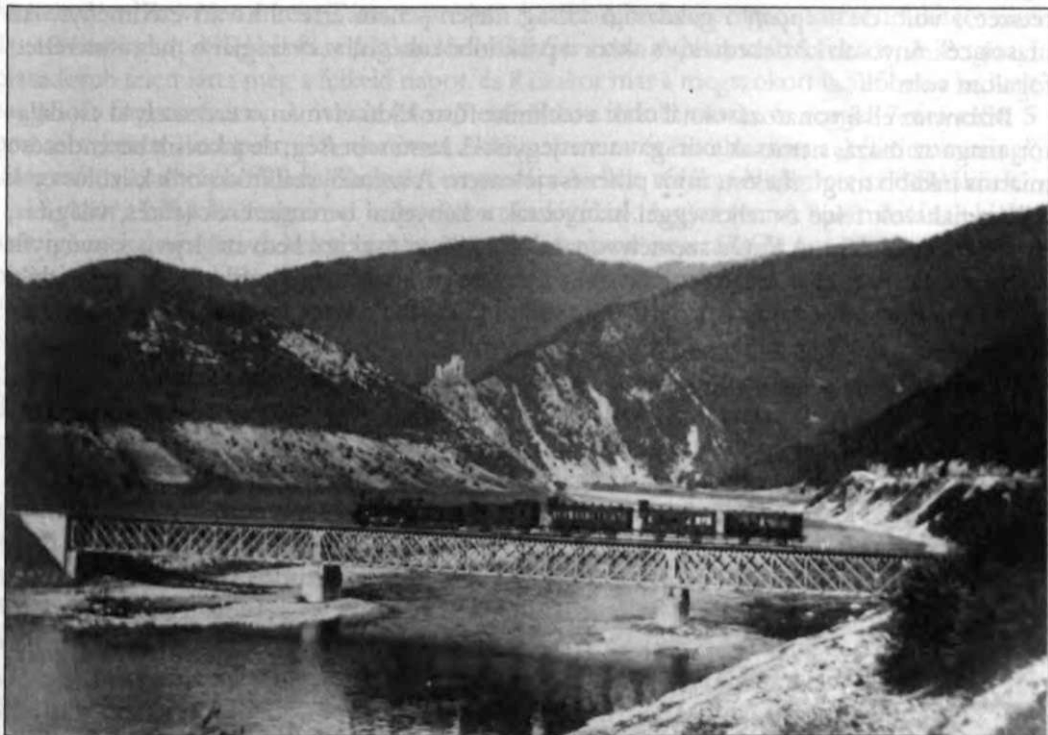
Történeti utazás a Kassa–Oderbergi Vasút járatain¹

A Kassa–Eperjes vonal 1870. évi átadásakor az abaúji megyeszékhelyen lakók számára már nem volt ismeretlen a vasúti közlekedés: egy évtizede már annak, hogy a Tiszavidéki Vasút vonataival a korábbi postakocsizásnál lényegesen gyorsabban eljuthattak az ország más tájaira. Az utazási szándékot azonban véletlenül se hasonlítsuk össze későbbi vagy mai dimenziókkal: az átlagpolgár számára a vasút drága volt és lassú, és az osztrák birodalmi közlekedés-politikának köszönhetően 1870-ig az egész Alföldet körbe kellett utaznia azon merész kassai, eperjesi vagy miskolci kereskedőnek, akinek mondjuk Pesten akadt halaszthatatlan elintéznivalója.² Kassa és Eperjes között egy vegyesvonatpárt³ állítottak forgalomba, és ez az akkori idők forgalmi igényeit tökéletesen kielégítette.

Az Oderberg–Teschén vonalszakaszon ekkor már egy éve jártak a vasút vonatai. A nagy-nak ígérkező személyforgalom céljaira itt két vegyesvonatpárt állítottak forgalomba. Az első reggel hatkor indult Oderbergből, és nyolc óra után fordult vissza Teschenből. Este hat óra előtt mindkét irányból indult egy-egy szerelvény, amelyek Karwinban keresztezték egymást. A vonatoknak Oderbergben csatlakozásuk volt Bécs és Poroszország és Galícia felé. A korabeli menetrend a vonatok rangsorolását (udvari, személy, vegyes, stb.) és számozási rendszerét is tartalmazta. Az Oderberg–Teschén irányban a páros, visszafelé a páratlan számú vonatok közlekedtek. (Az egész vasútvonal elkészülte után a számozást megfordították, és ezután a Kassa felől közlekedő vonatok kapták a páros számot. A vonatok számozási rendszerén a KsOd nem változtatott, csak a később megjelenő magasabb rangú gyorsvonatok kapták meg az alacsony vonatszámokat.) A 31 km-t a vonatok 80 perc alatt tették meg, amihez még 7 perc karwini és 3 perc dombraui tartózkodás járult. A 90 perces menettartam megfelel 20 km/h-s átlagsebességnek.

Az egész vonal elkészülte után életbe léptetett menetrendben *egy* személyvonatpár közlekedett az egész törzsvonalon. *Két* másik vegyesvonatpár egymáshoz csatlakozott Liptószentmiklóson, így összesen két lehetőség adódott az egész pályán való végigutazásra. Kassáról este fél hétkor indult a személyvonat, éjjel negyed tizenkettőkor volt Poprádon, reggel fél ötkor Ruttkán, egy órával később Zsolnán, délelőtt negyed kilenckor Teschenben, végül 15 óra 1 perces út után fél tízkor ért Oderbergbe (23 km/h-s átlagsebesség). A személyvonat délelőtt háromnegyed tízkor már indult is vissza, Kassára a következő hajnalon érkezett, menettartama még hosszabb volt, mint odafelé. A két Kassáról induló személyszállító vonat mellett még egy vegyesvonat ment Eperjesre, egy másik pedig csatlakozással Abos–Eperjes között közlekedett. (A menetrend érdekessége, hogy – a méter- és mérföldrendszer vitájának kellős közepén⁴ – a távolságokat mindkét mértékegységben megadja. Az érkezési és indulási időknél figyelembe kellett venni, hogy 1878-ig Sziléziában az órák a prágai idő szerint jártak, ami 18 perccel hátrébb járt a Felső-Magyarországon is érvényes pesti időhöz képest. A 24 órás időmérést csak az első világháború után vezették be, addig az este 6-tól reggel 6-ig terjedő fél napot alá- vagy elhúzott vonallal különböztették meg a napközbeni időtől.)

Az 1873-évi menetrend az egy egész (3, 4 sz.) és „kétszer fél” vonat rendszerét megőrizte, de a megosztott viszonylatú vonatok csatlakoztatására ezután már Ruttkán került sor. (A liptószentmiklósi csatlakozás azt mutatja, hogy egy ideig – legalábbis a forgalom szempont-



SZEMÉLYVONAT HALAD A KASSA–ODERBERGI VASÚT I. OSZT. GŐZMOZDONYÁVAL

A VÁG HÍDJÁN 1890 KÖRÜL. HÁTTÉRBE A HÍRES SZTRECSNÓI VÁR LÁTHATÓ

(UTÁNKÖZLÉS: GYÖKÉR ISTVÁN – KUBINSZKY MIHÁLY: KÉPEK A RÉGI MAGYAR VASUTAKRÓL ÉS VONATOKRÓL.

BP., 1991, KÖZDOK, 13. P.)

jából – a megyeszékhely törekvése érvényesült a vasúti csomóponttal szemben.⁵⁾ A másik újdonság, hogy a Ruttka és Oderberg közötti pályán nem vegyes, hanem személyvonatpár közlekedett (1, 2 sz.), amelyek a MÁV északi vonalához nyújtottak csatlakozási lehetőséget. Az állomási tartózkodások csökkentésével a menettartamot is sikerült némileg megkürtíteni (Kassa–Oderberg 13 óra 48 perc, 25,5 km/h átlagsebesség). A Teschen és Oderberg közötti jelentékenyebb forgalmat még egy vegyesvonatpárral és egy személyszállításra is berendezett tehervonatpárral próbálták ellátni. Az Eperjes és Kassa közötti forgalom rendszere nem változott.

Az első két év a személyszállításban nem váltotta valóra a vasút vezetőinek reményeit. Az osztrák pályát leszámítva rendkívül kevesen utaztak a vasútvonalon. Ráadásul az 1873-ban szállított 702 ezer utas a korai időszak legjobb eredménye volt. Az utasok rövid, átlagosan 30-35 km-es távolságra vették igénybe a vonatokat. (A bécsi vilákiállításra a KsOd kedvezményes árú, 14 napra érvényes „menet és térít” jegyeket forgalmazott.) A vonatok kihasználtsága nem érte el a 30%-ot, de a többi vasút sem volt rózsásabb helyzetben. A bécsi vilákiállítás bezárt, országszerte tombolt a kolera és hamarosan beütött a tőkés világ első nagy krachja. A forgalom növelése céljából a MÁV és a magyar magánvasutak összefogtak, és 1873–75 között körutazási jegyeket adtak ki.⁶⁾ Az akkori vasútvonalakból 10 körutat szerveztek, amelyek közül a célnak megfelelőre a nyári időszakban kéthetes érvénytartammal és 33%-os ármérsékléssel lehetett befizetni. A KsOd négy körútban vett részt. Az ötlet tetszetős volt, de – éppen a gazdasági válság idején – nem érte el a várt eredményt. Az utasok célirányosan közlekedtek, és akkor a passzióból utazás, az országjárás még ismeretlen fogalom volt.

Bizony az első vonatozásoknál csak a technika füstökádó vívmánya érdemelt ki csodálatot, maga az utazás nemcsak a drága menetjegyek és lassú sebesség, de a kocsik berendezése miatt is inkább megterhelést, mint pihenést jelentett. A személyszállító kocsik közül is csak néhánynak volt fékje és teljességgel hiányoztak a kényelmi berendezések (fűtés, világítás, mosdó, árnyékszék). A KsOd személyvonatai az 1880-as évekig a kedvező lejtviszonyú nyílt pályaszakaszokon 45 km/h-s legnagyobb sebességgel közlekedtek. (Ekkortájt a síkvidéki magyar vasutaknál sem mentek óránkénti 50 km fölé.) Bár a kor emberének tér- és időérze- te, felfogása a sebességről más volt, mint kései utódaié, a 25 km/h-s átlagsebességgel közlekedő vonatokat ő is lassúnak tartotta.⁷⁾ A szakemberek azonban azt is észrevették, hogy a csekély személyforgalom nemcsak a válság, járvány, lassúság és kényelmetlenség következménye. A vonatok menetrendje is rossz volt, azokat országos, nemzetközi közlekedési szempontok (postai szállítás, csatlakozás a végállomásokon) szerint szerkesztették, és nem a városi piacra utazó kiskereskedő, őstermelő vagy gazdaságába kiruccanó földbirtokos igényeit szem előtt tartva.⁸⁾

A csökkenő személyforgalom miatt 1874-ben a KsOd kassa–ruttkai vonalszakaszán megszüntette a személyvonatok közlekedését, ezután csak napi két vegyesvonatpár közlekedett. A Ruttka–Teschen szakaszon is csak a magyar kormány kívánságára, a MÁV északi vonaláról Németország felé irányuló forgalma miatt tartották fenn a személyvonatokat.⁹⁾

A későbbi években is csak MAV ruttkai jelenléte, a Budapest–Berlin forgalom céljából javítottak a személyszállítás színvonalán. 1877-ban a nyári szezonban – a MÁV kívánságára – kísérleti jelleggel bevezették a gyorsvonati forgalmat Ruttka és Oderberg között. A kísérlet egy évvel később állandósult: ezután napi egy gyorsvonatpár közlekedett az említett pályaszakaszon. (Az első gyorsvonatok még semmivel sem haladták meg a személyvonatok

45-50 km-es legnagyobb óránkénti sebességét. Rövidebb menetidőre csak a ritkább és rövidebb megállások révén tehetett szert.) Némi iróniával 1880-at a KsOd nagy évének nevezhetjük: nyolcévi agónia után a szállított utasok száma először haladta meg az előző évit –, igaz még ekkor is messze elmaradt a '73-as „csúcsevhez” képest. Ekkor a gyorsvonat közvetlen kocsikat továbbított Ruttkáról Kassára.

Az új évtizedben 1885 volt a fordulópont: a szállított utasok száma meghaladta az egy-milliót. (Ez a nagy budapesti kiállításnak is köszönhető.) A dekád végén két változás történt, amely döntően megváltoztatta a KsOd utaspolitikáját. Az egyik személyi volt, Ráth Péter kinevezése 1887-ben, a másik tarifális: 1889. augusztus 1-jén a KsOd is bevezette a zónadíjrendszert.¹⁰ Az utasok száma az első két és fél évben (1889-91) 50%-kal nőtt. A vonatok is gyarapodtak, és a pályakorszerűsítés, valamint új kocsik és mozdonyok beszerzése révén az utazás kényelmesebbé és gyorsabbá vált. Ráth vezetése idején a KsOd-hoz helyi érdekű vasutak egész sora csatlakozott, amelyek vasúti üzemét maga a fővasút látta el. A tátrai turizmus felélesztésében a vasútigazgatónak hervadhatatlan érdemei voltak. Törekvéseinek eredményeképpen 1896-ban elkészült a KsOd saját tulajdonú fogaskerekű szárnyvasútja a Csorba tóhoz. Mánás, hivatalnok, újságíró, tüdőbeteg költő vagy polgárcsalád: évről évre egyre többen utaztak a Magas-Tátrába – a Kassa-Oderbergi Vasúton.

Az 1900. évi menetrendben a hagyományos gyorsvonat mellett már egy második, nyári gyorsvonatot (10 sz.) is találunk, amely Budapestről Miskolc–Kassa–Poprádon át Csorbáig közlekedett. Ez volt a híres „Tátra expressz” A századforduló polgára tátrai üdülésére este 10.40-kor indult a Keletiből, elfoglalta hálókülékét és az indulás után lefeküdt. A rozgonyi csatadomb felett látta meg a felkelő napot, és 8 órakor már a megszokott üdülőben a kedvelt reggelijét fogyaszthatta. A vonat (9 sz.) este 9-kor indult vissza, és reggel 7 óra előtt 5 perccel érkezett Budapestre. A menetrend külön útmutatót tartalmazott a „téli Semmering” látogatóinak, amely a fő üdülőhelyek bemutatása mellett túrákat is ajánlott az üdülőknek.

A vasút a helyközi forgalmat is igyekezett kielégíteni. A gyorsvonat használatának kialakult igényei a nyugati és keleti területen egyaránt *azonos napszakokra* vonatkoztak, és ezt a hosszú fővonalon semmiképpen sem lehetett *ugyanazokkal a vonatokkal* kiszolgálni. Ennek érdekében megosztották a gyorsvonat-forgalmat: a reggeli gyors (2 sz.) Kassa–Poprád között személyvonatként közlekedett, a délutáni (4 sz.) pedig Poprád után minősült személyvonattá. Ugyanígy az Oderbergből induló éjszakai gyors (5 sz.) Zsolnától, a délelőtti (1 sz.) Poprádtól degradálódott személyvonattá, a 3 sz. oderbergi személy pedig ott minősült gyorsvonattá. Viszont minden esetben lekapcsolták a 3. osztályú kocsikat az átminősítéskor, ezzel is kifejezve a gyorsvonat magasabb színvonalát. (Még ezzel a személy-gyors „egy-



MEGERKEZETT A TATRA EXPRESSZ POPRAD-FELKA ALLOMASRA.
ELEGÁNS HÖLGYEK, URAK SZÁLLNAK LE A VONATRÓL
(KORABELI KÉPESLAP)

sítéssel" is 10 óra 25 percre csökkent a Kassa–Oderberg távolság [33,7 km/h átlagsebesség]. A gyorsvonat sebessége ekkor már meghaladta a személyvonatokét, az acélsínek lefektetésének befejeztével a gyorsvonatok nyílt vonalon 80 km-es óránkénti sebességgel közlekedhettek.)

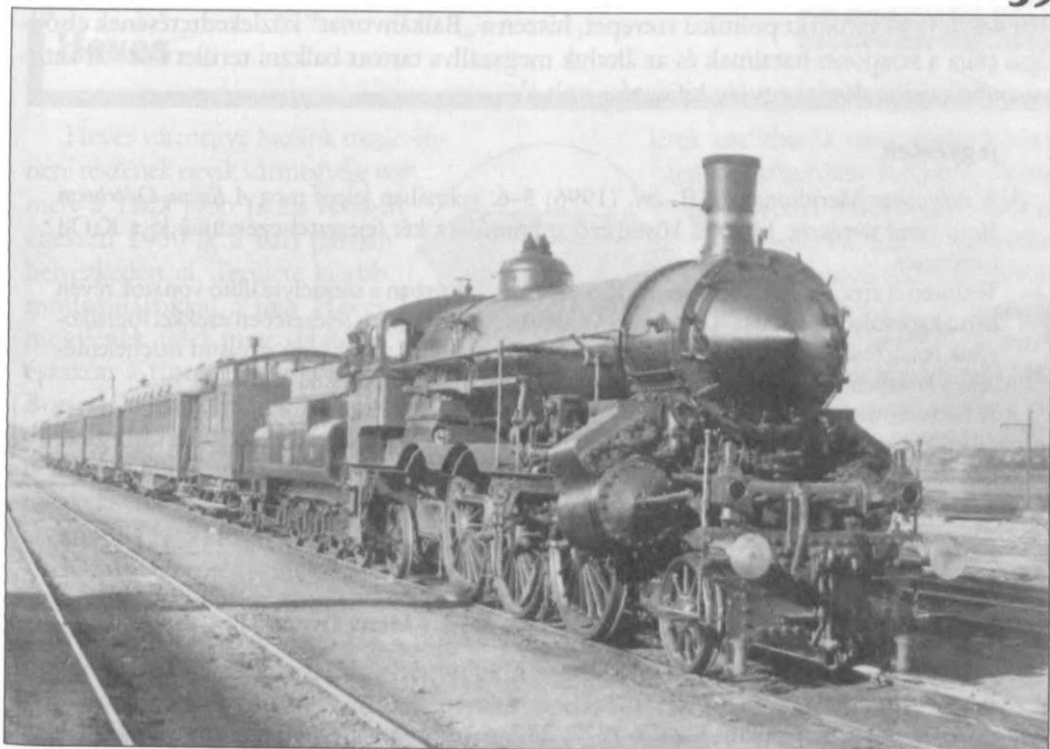
A magyar szakaszon is több vonat közlekedett, mint más magyarországi vasútvonalakon, az igazi sűrűséget mégis a sziléziai oldalon találjuk. Külön személyvonat szolgált munkábajárára a trzynietzi vaskohó és szénbányák munkásainak, külön vonat a tescheni hivatásforgalomra, és megint másik a szabad- és vasárnapi forgalomra. A 3. osztályra kedvezményes árú jegyeket lehetett váltani.

Az igazi sztárvonat mégis a Budapest–Berlin között közlekedő Orient expressz (13, 14 sz.), ami a klasszikus viszonylatú (Párizs–Bécs–Budapest–Isztambul) Orient egyik részvonata volt. Éjjel egykor indult Budapest-Nyugatiból, hét órakor hajtott Zsolnánál a KsOd-vonalra és fél tízkor ért Oderbergbe (Berlinbe pedig délután negyed hatkor). Visszafelé délután háromnegyed háromkor indult Oderbergből, ötkor volt Zsolnán és éjjel 11-kor Budapesten.

Kassa és Eperjes között a 4/3 sz. törzsvonali gyorsvonatokhoz kapcsoltan egy gyorsvonatpár közlekedett. A vonat csak a városnak szánt gesztusként kaphatott „gyors” rangot, hiszen a rövid szakaszon csak egy-két perccel volt gyorsabb, mint a másik három (ebből kettő Orlóig közlekedő) személyvonat. Abos és Orló között még egy csatlakozó vegyesvonat is járt. A helyiérdekű vasutakon a jól bevált vegyesvonati forgalmat – napi 2-4 vonatpárral – csak elvéve „zavarta” meg néhány vonalon egy-egy magasabb rangú személyvonat. A csorbai fogaskerekű vonat 32 perc alatt ért fel 1351 méter magasan fekvő végállomására (5 km).

A századforduló után beszerzett korszerű, forgóvázak kocsik révén még kényelmesebbé vált az utazás. Ezekből az új kocsikból összeállított elegáns megjelenésű gyorsvonati szerelvényt látunk a következő oldalon Poprád-Felka állomáson. A világháború előtt kiadott utolsó menetrendben újra számos fejlődést találunk a fővonali személyszállító forgalomban. A vonal egészen közlekedő gyorsvonatok száma háromra nőtt (1, 3, 5, 2, 4, 6 sz.), és ezáltal lehetővé vált, hogy ne kelljen ezeket személyvonattá fokozni. (Igaz, sűrűbben álltak meg, mint a századforduló idején.) A harmadik gyorsvonatot az Orient-Expresszből alakították ki. Ebben az időben, a közvetlen kocsik végtelen tárháza folytán, szinte mindenhol mindenhová el lehetett jutni, ezzel minden gyorsvonat „nemzetközivé” minősült, és így az Orient csak eredeti viszonylatában őrizte osztályon felüli jellegét. Megmaradt a Budapest-Keleti és (ekkor már csak) Poprád között közlekedő nyári gyorsvonat (1a, 2a sz.). Viszonylatának megrövidülését a tátrai vasúthálózat kiépítésének köszönhette, mert ennek Poprád-Felka lett a gócpontja. Ezzel a gyorsvonati forgalommal a KsOd elérte személyszállítási csúcsteljesítményét. Szolgáltatásainak színvonalával csak a MÁV versenyezhetett néhány fővonalán. (A szintén híresen magas színvonalú Déli Vasút buda-pragerhoi fővonalán csak két gyorsvonatot közlekedtetett, egy harmadik, balatoni vonattal kiegészítve. Személyvonati forgalma lényegesen ritkább volt a KsOd-énál.) A délelőtti gyorsvonattal Oderbergből Kassára hét óra huszonöt percig tartott az út. Ez megfelel 48 km/h-s átlagsebességnek, pedig a vonat menetközben megállt 26 állomáson és megállóhelyen.¹⁰ A gyorsvonatok mellett a személyvonatok is szaporodtak mind a magyar, de különösen az osztrák pályarészen.

A Kassa–Eperjes vonalon napi 7 közvetlen vonatpár a két város közötti addigi legsűrűbb forgalmat jelentette. A derítőleg ható gyorsvonat megszűnt, helyét a törzsvonali gyorsokhoz csatlakozó személyvonatok vették át. (Az azonnali csatlakozás még gyorsabb is volt, mintha



AZ IMÉNT LÁTOTT GYORSONAT KÉT ÉVTIZEDDEL KESŐBBI UTÓDJÁT LÁTJUK MEGINT CSAK POPRÁD-FELKA ÁLLOMÁSON EZEN A KÉPEN. RUTTKA FELŐL ÉRKEZETT, ÉS INDUL TOVÁBB KASSÁRA. A GYÖNYÖRŐ, VADONATÚJ lp OSZT. GŐZMOZDONY SZINTÉN ÚJ BESZERZÉSŰ FORGÓVÁZAS KOCSIKAT VONTAT
(A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM GYŰJTEMÉNYÉBŐL)

az oderbergi gyorsvonat vitt volna közvetlen kocsikat.) A galíciai személyforgalom Orló és Zwardon felé egyaránt jelentéktelen maradt. A helyiérdekű vasutak növekvő személyforgalmával összhangban a naponta közlekedő vegyes- és személyvonatpárok száma 5-8-ra emelkedett. A Magas-Tátra üdülőforgalmának ellátásában a Csorba-tói fogaskerekű vasút, a tátrai villamos HÉV és a tátralomnici HÉV egyaránt sűrű nyári menetrenddel (napi 9-12 vonatpár) jeleskedett.

A Kassa–Oderbergi Vasút legendásan jó minőségű személyforgalmát rendkívüli megterheltségű vasútvonalon bonyolította le. Törzsvonalán 1910 körül 24 óra alatt egy irányban 76, 1914-ben 84 „expedíciót” indított. Ezzel a világ legnagyobb forgalmú vasútvonalai közé tartozott.¹¹

1914 után az elegáns gyorsvonatok helyett a KsOd vonalán is katonavonatok közlekedtek. A polgári forgalmat kocsi-, mozdony- esetleg szénhiány vagy egyszerűen a zsúfoltság miatt újabb és újabb korlátozások érték. Az inflációval a tarifák is vérszesen emelkedtek. 1915-ben a központi államok vasútjai tettek még egy kísérletet a békebeli személyforgalom felélesztésére. Így szervezték meg az egykori berlini Orient expressz utódját, a „Balkánvonatot”. Az illetékes vasutak legkorszerűbb járműveiből kiállított szerelvények a Berlin–Drezda–Bécs és Berlin–Breslau–Oderberg–Zsolna útvonalakon jutottak el Budapestre, és a magyar fővárosban egyesítve indultak tovább Belgrádon át Isztambulba. Egy nemzet-

közi vonat így kaphatott politikai szerepet, hiszen a „Balkánvonat” közlekedtetésének elsődleges célja a központi hatalmak és az általuk megszállva tartott balkáni terület közötti katonai-politikai-ideológiai egység kifejezése volt.¹²

Jegyzetek

- ¹ A Belvedere Meridionale VIII. évf. (1996) 5–6. számában jelent meg *A Kassa–Oderbergi Vasút rövid története*. Most és következő számunkban két fejezettel egészítjük ki a KsOd történetét.
Tekintettel arra, hogy a külső szemlélő a vasúttal elsősorban a személyszállító vonatok révén kerül kapcsolatba, a Kassa–Oderbergi Vasút történetének jelen fejezetében ezekkel foglalkozunk részletesebben. A korabeli vonatok megismeréséhez a szakajtó, a vasúti üzletjelentések, a korabeli menetrendek és levéltári adatok szolgálnak forrásul.
- ² A hatvan–miskolci közvetlen MÁV-vonal 1870. január 9-én készült el. TOMINAC JÓZSEF: *(A) Magyar Szent Korona országainak vasúttjai (1845–1873)*. Bp., 1905, Klösz György és fiai, 10. p.
- ³ MOL Közm. és Közl. Min. K 172. 348./1870. 5938.
- ⁴ Központi és Vasúti Közlekedési Közlöny [a továbbiakban: KVKK.] 1872. 233–234. p.
- ⁵ Lásd az 1871, 1873. évi menetrendeket.
- ⁶ KVKK 1873. 247. p.; *MÁV Almanach 1994*. Szerk.: Mezei István. [Bp., 1995,] MÁV Vig., 7. p.
- ⁷ KVKK 1877. 105. p.
- ⁸ A KsOd-dal kapcsolatban: KVKK 1877. 287. p., de a szaklap ezzel a kérdéssel éveken át foglalkozott.
- ⁹ A Kassa–Oderbergi Vasút üzletjelentése(i) (1874). Budapesti Közlekedési Múzeum könyvtára.
- ¹⁰ UDVARHELYI DÉNES: Baross Gábor emlékezete. In *Vasúthistória Évkönyv 1993*. Szerk.: Mezei István. Bp., 1993, KÖZDOK, 39. p.
- ¹¹ Ez a tempó, figyelembe véve a pálya hegyvidéki jellegét, és azt, hogy a KsOd a legnagyobb forgalmú, legjobban igénybe vett vasútvonal volt Magyarországon, rendkívül figyelemre-méltó. A MÁV síkvidéki marcheggi mintavonalán 67,4; míg a Déli Vasút a szintén kedvező lejtviszonyú Buda–Pragerhof fővonalán 52,8 km/h-s átlagsebességgel járatta gyorsvonatait. Ugyanakkor a MÁV hegyvidéki hatvan–ruttkai pályáján 43,8; míg a zágráb–fiumei vonalon 45,3 km/h-s sebességet ért el a KsOd-énál lényegesen ritkábban megálló gyorsvonataival.
- ¹¹ WILLHEIM GUSZTÁV: A Kassa–Oderbergi Vasút átadása. In *Magyar Mérnök és Építész Egylet évkönyve, 1921*, 82. p.
- ¹² Közl. Múz. Arch. 6/1. 281/73.; LOVAS GYULA – TÓTH SÁNDOR: *Az Orient-Expressz*. Bp., 1992, KÖZDOK; a „Balkánvonat” szép fotója a Zsolnától délre eső Ricsó állomáson: Mihály Kubinszky: *Dampf in der Puszta*. Wien, 1978, Verlag J. O. Slezak, 22. p.

